Deutscher Bundestag
4. Wahlperiode

Drucksache IV/2548

Bundesrepublik Deutschland
Der Bundeskanzler
9 — 93000 — 5439/64

Bonn, den 3. September 1964

An den Herrn
Präsidenten des Deutschen Bundestages

Hiermit übersende ich den von der Bundesregierung beschlossenen

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt

nebst Begründung (Anlage 1) mit der Bitte, die Beschlußfassung des Deutschen Bundestages herbeizuführen.

Federführend ist der Bundesminister für Verkehr.

Der Bundesrat hat in seiner 270. Sitzung am 5. Juni 1964 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen, zu dem Gesetzentwurf wie aus der Anlage 2 ersichtlich Stellung zu nehmen. Im übrigen erhebt der Bundesrat gegen den Entwurf keine Bedenken.

Die Bundesregierung stimmt dem Ergänzungsvorschlag des Bundesrates zu.

Der Stellvertreter des Bundeskanzlers

Mende

Druck: Bonner Universitäts-Buchdruckerei, 53 Bonn
Alleinvertrieb: Dr. Hans Heger, 532 Bad Godesberg, Postfach 821, Goethestraße 54, Tel. 6 35 51

Anlage 1

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt

Der Bundestag hat das folgende Gesetz beschlossen:

Artikel 1

Das Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt vom 15. Februar 1956 (Bundesgesetzbl. II S. 317) wird wie folgt geändert:

1. § 3 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

   „(1) Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Rahmen des § 1 Abs. 1 Nr. 2 Rechtsverordnungen zu erlassen über

   1. das Verhalten im Verkehr,
   2. die Anforderungen an den Bau, die Ausrüstung, die Bemannung und den Betrieb sowie über die Kennzeichnung der Wasserfahrzeuge (Binnenschiffe, schwimmenden Geräte, Kleinfahrzeuge, Fähren), Flöße und schwimmenden Anlagen,
   3. die Anforderungen an die Beförderung gefährlicher Güter mit Wasserfahrzeugen,
   4. die Anforderungen an die Funkausrüstung, den Funkwachdienst, die Funknavigationseinrichtungen sowie die Führung von Funktagebüchern an Bord von Wasserfahrzeugen und an Land; er bedarf hierzu des Einvernehmens mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen,
   5. die Anforderungen an die Befähigung und Eignung von Schiffsführern und -mannschaften, Floßführern, Fährleuten und Binnenlotsen,
   6. die Ausübung der Tätigkeit der Binnenlotsen.

   Die Verordnungen gemäß den Nummern 2 bis 5 können das Verfahren festlegen, nach dem der Nachweis für die Erfüllung der Anforderungen zu erbringen ist."

2. Nach § 3 werden die folgenden Vorschriften eingefügt:

   „§ 3 a

   Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, nach Anhörung der beteiligten Verbände der Binnenschiffahrt und von Vertretern der beteiligten Lotsen die Höhe der Entgelte für die Leistungen der Binnenlotsen auf Bundeswasserstraßen durch Rechtsverordnung festzusetzen. § 3 Abs. 3 gilt entsprechend. Vor Erlaß der Rechtsverordnung ist das Benehmen mit den beteiligten Ländern herzustellen.

   § 3 b

   Der Bundesminister für Verkehr wird ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister der Finanzen Rechtsverordnungen zu erlassen über die Kosten (Gebühren und Auslagen) für Verwaltungshandlungen zur Durchführung der auf Grund des § 3 Abs. 1 Nr. 1 bis 5 erlassenen Rechtsverordnungen. Zum Erlaß von Rechtsverordnungen über die Kosten für Verwaltungshandlungen zur Durchführung der auf Grund des § 3 Abs. 1 Nr. 4 erlassenen Rechtsverordnungen bedarf er auch des Einvernehmens mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen."

3. Nach § 7 wird folgende Vorschrift eingefügt:

   „§ 7 a

   (1) Ordnungswidrig handelt, wer andere als die nach § 3 a festgesetzten Entgelte fordert, sich versprechen läßt oder annimmt.

   (2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße geahndet werden."

Artikel 2

Dieses Gesetz gilt nach Maßgabe des § 13 Abs. 1 des Dritten Überleitungsgesetzes vom 4. Januar 1952 (Bundesgesetzbl. I S. 1) auch im Land Berlin. Rechtsverordnungen, die auf Grund dieses Gesetzes erlassen werden, gelten im Land Berlin nach § 14 des Dritten Überleitungsgesetzes.

Artikel 3

Dieses Gesetz tritt am Tage nach seiner Verkündung in Kraft.

Begründung

I. Allgemeines

Der Entwurf bezweckt zweierlei.

1. Er will einmal die Möglichkeit schaffen, über die bisherigen Maßnahmen hinaus das Binnenlotswesen auf den Bundeswasserstraßen zu verbessern.

   Unter Binnenlotsen werden Personen verstanden, die auf Binnenwasserstraßen außerhalb der Seeschiffahrtstraßen als orts- und schiffahrtskundige Berater die Schiffsführer bei der Führung des Fahrzeugs unterstützen, diese Tätigkeit selbständig ausüben und ein behördliches Zeugnis über ihre Befähigung (Lotsenpatent) besitzen. Derartige Lotsen gibt es zur Zeit nur auf den Rheinstrecken Mannheim/Ludwigshafen–Basel und St. Goar–Bingen. Der Bundesminister für Verkehr ist nach § 1 Abs. 1 Nr. 2 in Verbindung mit § 3 Abs. 1 des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt (BSchAufgG) zur Regelung des Lotswesens auf Bundeswasserstraßen in schiffahrtspolizeilicher Hinsicht ermächtigt. § 1 Abs. 1 Nr. 3 BSchAufgG weist dem Bund als Verwaltungsaufgabe ferner die Ausstellung der Befähigungszeugnisse der Lotsen zu.

   Der Gesetzgeber hatte im Jahre 1956 noch keinen Anlaß, zusätzlich auch die behördliche Festsetzung der Lotsenentgelte in Betracht zu ziehen. Die Lotsenentgelte waren ursprünglich auf Grund der in § 10 Abs. 2 BSchAufgG im einzelnen aufgeführten landesrechtlichen Vorschriften aus den Jahren 1870 bis 1885 festgesetzt worden. Spätestens seit dem zweiten Weltkrieg aber waren diese Vorschriften, soweit sie die Festsetzung der Entgelte zum Gegenstand hatten, nicht mehr gehandhabt worden. An die Stelle behördlicher Festsetzungen waren seit 1952 privatrechtliche Vereinbarungen etwa in der Art arbeitsrechtlicher Tarifverträge getreten, die zwischen den Vereinigungen der Lotsen einerseits, der Schiffahrttreibenden andererseits geschlossen wurden. Da die zivilrechtliche Wirksamkeit solcher Vereinbarungen seinerzeit allgemein anerkannt war, schien die Entgeltfrage befriedigend geregelt und die gleichmäßige und gerechte Entlohnung der Lotsendienste gesichert zu sein.

   Mit dem Inkrafttreten des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen vom 27. Juli 1957 (BGBl. I S. 1081) ist jedoch die Gültigkeit der Vereinbarungen zwischen den Lotsen und der Schiffahrt wegen ihrer den Wettbewerb beschränkenden Wirkung zweifelhaft geworden. Andererseits können Einzelvereinbarungen zwischen Lotsen und Schiffahrttreibenden auf der Grundlage freien Wettbewerbs nicht zugelassen werden, weil hierdurch Zustände geschaffen werden, die die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs auf den Lotsenstrecken gefährden. Obwohl eine Lotsenpflicht auf dem Rhein durch Artikel 26 der Mannheimer Akte vom 17. Oktober 1868 (Preuß.GS 1869 S. 798) ausgeschlossen ist, entstehen gerade in Zeiten extremer Wasserstände, in denen die Schiffahrt auf die Lotsen besonders angewiesen ist, bei fehlenden Lotstarifen durch unterschiedliche Behandlung der Schiffe seitens der Lotsen schwere Nachteile für die Abwicklung des Verkehrs. Bei dem starken Anteil ausländischer Schiffe am Rheinverkehr sind in diesem Falle auch internationale Schwierigkeiten zu erwarten.

   Für die hiernach notwendige Festsetzung der Lotsenentgelte kann auf die alten landesrechtlichen Vorschriften nicht mehr zurückgegriffen werden, weil die außerpreußischen bereits förmlich aufgehoben sind (Artikel 8 der EinfVO zur Lotsenordnung für den Oberrhein vom 15. Juni 1956, BGBl. II S. 703) und die preußischen wegen ihrer beschränkten örtlichen Geltung keine geeignete Rechtsgrundlage mehr bilden. Infolgedessen will der Entwurf eine neue Grundlage für die behördliche Festsetzung der Lotsentarife schaffen.

   Um einen befriedigenden Zustand bei der Bedienung der Schiffahrt mit Lotsen herzustellen, genügt es nach den bisherigen Erfahrungen nicht, Anforderungen an die Befähigung der Lotsen aufzustellen — wie es auf Grund des § 3 Abs. 1 Nr. 3 BSchAufgG bereits möglich ist — und die Lotsenentgelte zu regeln, wie es durch Artikel 1 Nr. 2 des Entwurfs künftig ermöglicht werden soll. Diese Maßnahmen müssen vielmehr durch bestimmte Regeln für die Ausübung der Lotsentätigkeit ergänzt werden, die besonders in Zeiten verstärkten Verkehrs bedeutsam werden können, um die Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs aufrechtzuerhalten. Diesem Zweck dient Nummer 6 der neuen Fassung des § 3 Abs. 1 BSchAufgG (Artikel 1 Nr. 1 des Entwurfs). Gedacht ist hierbei z. B. an den Erlaß von Bestimmungen über die Lotsung der Schiffe nach der Reihenfolge ihres Eintreffens, das Verbot von Sonderabmachungen über bevorzugte Bedienung bestimmter Schiffe und das Verbot vorzeitigen Verlassens der gelotsten Schiffe.

2. Der Entwurf soll ferner die Grundlage für einige Maßnahmen zur weiteren Verbesserung auf dem Gebiet der Schiffssicherheit schaffen.

   a) Durch ihn soll klargestellt werden, in welchem Umfang der Bundesminister für Verkehr ermächtigt ist, die Beförderung gefährlicher Güter mit Wasserfahrzeugen im Sinne des § 3 Abs. 1 Nr. 2 BSchAufgG auf den Bundeswas-

serstraßen zu regeln. Während z. B. in dem Gesetz über den Beitritt der Bundesrepublik Deutschland zum Internationalen Schiffssicherheitsvertrag London 1948 vom 22. Dezember 1953 — BGBl. II S. 603 — (Artikel 3 Abs. 1 Nr. 7), im Allgemeinen Eisenbahngesetz vom 29. März 1951 — BGBl. I S. 225, 438 —, geändert durch Gesetz vom 1. August 1961 — BGBl. I S. 1161 — (§ 3 Abs. 1), im Straßenverkehrsgesetz vom 19. Dezember 1952 — BGBl. I S. 837 — i. d. F. der Gesetze vom 16. Juli 1957 — BGBl. I S. 709, 710 — (§ 6 Abs. 1 Nr. 3 Buchstabe h) und im Luftverkehrsgesetz i. d. F. der Bekanntmachung vom 10. Januar 1959 — BGBl. I S. 9 —, geändert durch das Gesetz über die Zuständigkeit in der Luftverkehrsverwaltung vom 8. Februar 1961 — BGBl. I S. 69 — (§ 32 Abs. 1 Nr. 7) für die Gebiete der Seeschiffahrt, der Eisenbahn, des Straßen- und des Luftverkehrs jeweils eine umfassende Ermächtigung zum Erlaß von Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter enthalten ist, war der Bundesminister für Verkehr auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt bisher auf die Einzelermächtigungen in § 3 Abs. 1 BSchAufgG angewiesen. Dabei sind Zweifel aufgetaucht, ob die Ermächtigung in § 3 Abs. 1 Nr. 2, die Anforderungen an den Betrieb der Wasserfahrzeuge zu regeln, ausreicht, um auch Bestimmungen über die Verpackung und Verladung gefährlicher Güter, die von Wasserfahrzeugen auf Bundeswasserstraßen befördert werden, zu erlassen. Gerade diese Bestimmungen machen aber bei den anderen Verkehrsträgern einen wesentlichen Teil der erlassenen Vorschriften aus (vgl. z. B. die Anlage zur Verordnung über gefährliche Seefrachtgüter vom 4. Januar 1960 — BGBl. II S. 9 —, geändert durch Verordnung vom 30. Juli 1962 — BGBl. II S. 887 — und die Anlage C der Eisenbahn-Verkehrsordnung i. d. F. der Verordnung vom 26. Mai 1962 — BGBl. II S. 502).

Der Entwurf will diese Zweifel dadurch beseitigen, daß er den Bundesminister für Verkehr in einer besonderen Bestimmung ausdrücklich ermächtigt, derartige Vorschriften zu erlassen. Es ist vorgesehen, daß vor Erlaß der Vorschriften der Gewerbetechnische Beirat des Bundesverkehrsministeriums beteiligt wird, in dem u. a. Sachverständige der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt, des Bundesamts für Materialprüfung und des Instituts für chemisch-technische Untersuchungen vertreten sind.

b) Der Entwurf will schließlich auch die Möglichkeiten und Erfahrungen auf dem Gebiet der Funktechnik für die Sicherheit der Schiffahrt nutzbar machen. Die Fahrt in unübersichtlichen Gewässerstrecken und der Verkehr von Fahrzeugen besonderer Bauart sowie von Zusammenstellungen derartiger Fahrzeuge (z. B. von Schubverbänden) erfordern bei der gleichzeitig zunehmenden Verkehrsdichte, den ständig größer werdenden Abmessungen der Fahrzeuge und Fahrzeugverbände und dem infolge der Ausrüstung mit Radargeräten steigenden Verkehr bei Nacht und unsichtigem Wetter die Einrichtung von Funksprechanlagen an Bord (vgl. die Bekanntmachung für die Rheinschiffahrt über die Schubschiffahrt vom 1. August 1963 — Verkehrsblatt S. 404 — und die Schiffahrtspolizeiliche Bekanntmachung über die Fahrt mit Radar und bei unsichtigem Wetter vom 15. November 1962 — Verkehrsblatt S. 644). Diese sollen es den Schiffen ermöglichen, untereinander oder in einzelnen Fällen auch mit Landstationen, z. B. Schleusen oder Wahrschauposten, in Verbindung zu treten, um die für die sichere und unbehinderte Fahrt notwendigen Nachrichten auszutauschen bzw. zu empfangen. Im Interesse der Sicherheit der Schiffahrt muß der Bund in die Lage versetzt werden, Vorschriften über die Ausrüstung von Schiffen mit Funkanlagen und ggf. auch Funknavigationsanlagen sowie deren Beschaffenheit und den Gebrauch dieser Anlagen zu erlassen. Für das Fernmeldewesen, zu dem auch die Funkeinrichtungen auf Binnenschiffen gehören, ist der Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen federführend. Andererseits gehört die Sorge für die Sicherheit der Binnenschiffahrt zum Geschäftsbereich des Bundesministers für Verkehr. § 3 Abs. 1 Nr. 4 in der Fassung des Artikels 1 Nr. 1 des Entwurfs sieht daher für den Erlaß der dort genannten Rechtsverordnungen das Einvernehmen mit dem Bundesminister für das Post- und Fernmeldewesen vor.

Die Gesetzgebungszuständigkeit des Bundes folgt aus Artikel 74 Nr. 21 in Verbindung mit Artikel 72 Abs. 2 Nr. 1 und 3, Artikel 73 Nr. 7 GG.

Die Ausführung des Gesetzes in bundeseigener Verwaltung liegt im Rahmen der Artikel 87 Abs. 1, Artikel 89 Abs. 2 Satz 2 GG, da die bei Ausführung des Gesetzes erwachsenden Verwaltungsaufgaben sowohl auf dem Gebiet der Beförderung gefährlicher Güter als auch auf dem Gebiet des Lotswesens in dem hier in Betracht kommenden Umfang zu den staatlichen Aufgaben der Binnenschiffahrt gehören und beide Aufgaben örtlich und sachlich über den Bereich eines Landes hinausgehen. Die Verwaltungszuständigkeit des Bundes hinsichtlich des Fernmeldewesens beruht auf Artikel 87 Abs. 1 GG.

Bund, Länder und Gemeinden werden mit Kosten nicht belastet.

II. Zu Artikel 1

Nummer 1

fügt in den bisherigen § 3 Abs. 1 BSchAufgG die neuen Nummern 3, 4 und 6 ein mit den Ermächtigungen zum Erlaß von Vorschriften über die Beförderung gefährlicher Güter, das Fernmeldewesen und die Ausübung der Tätigkeit der Binnenlotsen. Die Nummern 1, 2 und 5 wiederholen die bisherigen Nummern 1 bis 3 unverändert bis auf den Ersatz des Wortes „Lotsen" durch „Binnenlotsen" in Nummer 5.

Nummer 2

fügt die §§ 3 a und 3 b in das BSchAufgG ein.

§ 3 a ermächtigt den Bundesminister für Verkehr, die Lotsenentgelte für Binnenlotsen auf Bundeswasserstraßen im Verordnungswege festzusetzen. Da die Maßnahmen auf Grund des § 3 a in die wirtschaftlichen Verhältnisse der Beteiligten — für die Binnenlotsen sogar empfindlich — eingreifen, erschien es angezeigt, den Schiffahrtsverbänden (Reederei- und Privatschiffahrt) und den Binnenlotsen, soweit beide beteiligt sind, ein Anhörungsrecht zu geben. Auf Seiten der Binnenlotsen ist an die Anhörung von Vertretern der an den einzelnen Lotsenorten bestehenden Lotsenvereinigungen gedacht. Träger der Ermächtigung ist der Bundesminister für Verkehr, dem durch Satz 2 die Möglichkeit gegeben wird, die Ermächtigung durch Rechtsverordnung auf die Wasser- und Schiffahrtsdirektionen als Mittelbehörden der bundeseigenen Wasser- und Schiffahrtsverwaltung — ggf. auf eine Wasser- und Schiffahrtsdirektion für den Bereich mehrerer Wasser- und Schiffahrtsdirektionen — weiter zu übertragen. § 3 b wiederholt inhaltlich die bisherige Nummer 4 des § 3 Abs. 1 BSchAufgG.

Nummer 3

fügt einen neuen § 7 a in das BSchAufgG ein, welcher diejenigen Lotsen mit Bußgeld bedroht, die vorsätzlich von den behördlich festgesetzten Entgelten abweichende Entgelte für ihre Dienstleistungen fordern, sich versprechen lassen oder annehmen. Die Bestimmung soll die Einhaltung der festgesetzten Entgelte sichern.

Anlage 2

Der Präsident des Bundesrates

Bonn, den 5. Juni 1964

An den
Herrn Bundeskanzler

Auf das Schreiben vom 13. Mai 1964 — 9 - 93000 - 5439/64 — beehre ich mich mitzuteilen, daß der Bundesrat in seiner 270. Sitzung am 5. Juni 1964 gemäß Artikel 76 Abs. 2 des Grundgesetzes beschlossen hat, zu dem

Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Gesetzes über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Binnenschiffahrt

wie folgt Stellung zu nehmen:

Artikel 1 Nr. 1

§ 3 Abs. 1 ist am Ende durch folgenden Satz zu ergänzen:

„Vor Erlaß einer Rechtsverordnung nach Nummer 3 ist das Benehmen mit den beteiligten Ländern herzustellen."

Begründung

Die Länder haben auf Grund der in ihren Hafengesetzen enthaltenen Bestimmungen über den Umschlag gefährlicher Güter ein berechtigtes Interesse, bei dem Erlaß von Vorschriften durch den Bund über die Beförderung gefährlicher Güter mitzuwirken.

Im übrigen erhebt der Bundesrat gegen den Entwurf keine Einwendungen.

Dr. Diederichs